

Bockemühl, Alfred

Ingenieur (1896 – 1992)

Geboren am 9. Juli 1896 in Bochum, studierte Alfred Bockemühl nach Abitur und Kriegsdienst Elektrotechnik an der TH Karlsruhe und diplomierte 1922. Danach arbeitete er als Projekt Ingenieur bei Brown-Boveri & Cie. in Mannheim und hörte nebenbei Vorträge über Kunstgeschichte, nahm Unterricht im Klavierspiel, Gesang und Buchbinden. Ab 1924 war er Fahrleitungsingenieur bei der Dortmunder Straßenbahn. 1928 wurde er Oberingenieur bei der Städtischen Straßenbahn Dresden, die 1930 in die Dresdner Straßenbahn AG umgewandelt wurde, und war für den Fahrzeugpark verantwortlich. Er wohnte zunächst zur Untermiete, dann Wallotstraße 1c und zog 1931 nach Loschwitz in die Villa Malerstraße 9, wo er bis 1949 lebte. 1933 wurde er Technischer Inspektor der Dresdner Straßenbahn AG.

1930 entwickelte Bockemühl zusammen mit Christoph & Unmack in Niesky und dem Sachsenwerk in Niedersiedlitz einen Großraum-Straßenbahnwagen, der als »Großer Hechtwagen« bekannt wurde. Erstmals saß der Fahrer, sein Platz war vor dem Fahrgastraum. Die spitze Form gestattete trotz 15 m Wagenlänge das Begegnen mit anderen Fahrzeugen in engeren Gleisbögen. Ein halbautomatischer Zentralfahrschalter und vier Motoren mit einer Leistung von je 55 kW verliehen dem Fahrzeug eine hohe Anfahr- und Bremsbeschleunigung und eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h. Von 1930 – 1933 wurden 33 »Große Hechtwagen« beschafft. Ihr Einsatz erfolgte auf Linie 11 nach Bühlau und bis 1945 auch auf Linie 15. Von den acht im Krieg zerstörten Wagen konnten 1954 zwei durch Neubauten ersetzt werden.

1935 entwickelte Bockemühl mit der Waggon- und Maschinenbau AG (WUMAG) in Görlitz und dem Sachsenwerk eine zweiachsige Variante, den »Kleinen Hechtwagen«. Sein Zentralfahrschalter besaß einen Feinregler mit 160, später 183 Stufen, die beim Anfahren zweimal, beim Bremsen einmal durchlaufen wurden. Bis 1939 wurden 48 »Kleine Hechtwagen« beschafft, die bis 1945 auf der Rundbahn-Linie 26 sowie nach Loschwitz auf den Linien 1 und 2 fuhren, danach auf anderen Linien.

Mit den Hechtwagen, die technisch ihrer Zeit weit voraus waren, wird bis heute der Name Bockemühl in Verbindung gebracht. Dagegen sind seine weiteren Verdienste weitgehend vergessen. Dazu gehören z. B. die Umstellung der Omnibusse von Otto- auf Dieselmotoren, Umbau älterer Straßenbahn-Beiwagen in Tiefflurwagen mit Schwebeachsen, Einführung eines Doppelstock-Sattelschlepper-Omnibusses und



Alfred Bockemühl mit Ehefrau Wera, 1963

die Einführung neuer Werkstoffe wie Gummi-federungen und Holzscheibenrädern bei Straßenbahnwagen zur Verminderung des Stahlbedarfes und des Quietschens in den Kurven.

Persönlich engagierte sich Bockemühl in der Christengemeinschaft und in der Waldorfschule, wo seine Frau Wera ab 1936 als Zeichenlehrerin arbeitete. Noch heute sprechen die ehemaligen Schüler begeistert von den Veranstaltungen im Hause Bockemühl – Konzerte, literarische Lesungen sowie technische und physikalische Experimentier-vorträge. Die künstlerische Neigung Bockemühls drückte sich auch in den meist selbst entworfenen Schaltüchern aus, die er zeitlebens statt einer Krawatte trug.

1933 entwarf Bockemühl für die neue Johanneskirche der Christengemeinschaft Bänke mit klappbaren Lehnen, sodass die Besucher mit Blick zum Altar wie auch zur gegenüber liegenden Bühne sitzen konnten.

Bei der Straßenbahn bekam Bockemühl nach 1933 als Nicht-Parteimitglied und Christ zunehmend Schwierigkeiten. Er meldete sich 1938 als Offizier zur Wehrmacht zurück. 1943 wurde er als Major entlassen, da er den er-

krankten Betriebsführer Zehnder vertreten musste.

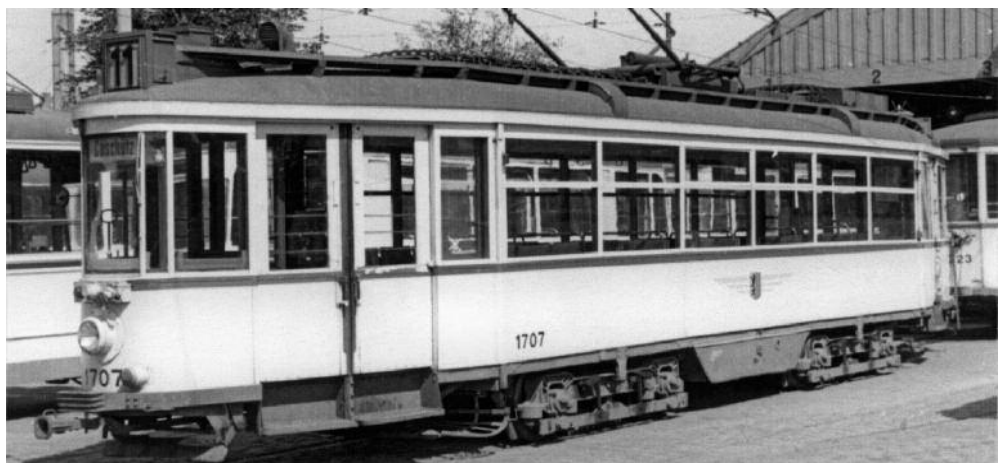
Nach dem Krieg wurde Bockemühl, der nie der NSDAP angehört hatte, Vorstand der Dresdner Straßenbahn AG und ihrer Nachfolgerin, der Dresdner Verkehrs-Gesellschaft. Er setzte all seine Kraft für den Wiederaufbau des Straßenbahnbetriebes ein. Trotzdem fand er Zeit für Zukunftsvisionen. 1946 entwarf er zur Ergänzung der Straßenbahn ein Obusnetz, von dem er 1947 die erste Linie verwirklichen konnte (→ *Verkehrsmittel, Obus*). Er entwarf einen 18 m langen Doppelstock-Straßenbahnwagen, von dem er erste Bauteile erproben ließ. 1947 wurde er Honorarprofessor der Technischen Hochschule Dresden für das Fach Betriebsmittel des städtischen Nahverkehrs.

Nach der Wiedereröffnung der Waldorfschule war Bockemühl im Elternbeirat, seine Frau Wera wieder Lehrerin. Als die Waldorfschule 1949 durch die kommunistische Stadtverwaltung erneut geschlossen wurde, setzte sich Bockemühl als Mitglied des Elternbeirates energisch für deren Erhalt ein. Auf Grund der folgenden politischen Repressalien verließ er die Sowjetische Besatzungszone, die Familie folgte nach.

1950 wurde Bockemühl Vorstandsmitglied der Stuttgarter Straßenbahn und übernahm deren technische Leitung. Hier konstruierte er den sechsachsigen Großraum-Gelenktriebwagen GT 6, der stark an den »Hecht« erinnert, und bereitete die unterirdische Stadtbahn vor. Seine Mitarbeit in vielen Fachgremien war ebenso geschätzt wie seine Vorlesungen an der Technischen Hochschule Karlsruhe. 1963 ging Bockemühl in den Ruhestand, den er ab 1974 im Johanneshaus der Christengemeinschaft in Niefern-Öschelbronn bei Pforzheim verbrachte. Dort verstarb er am 5. April 1992.

Mario Schatz

Quellen: 137, 138, 181, 214, 246, 365, 805, 995



Triebwagen »Großer Hecht«

Fotos (2): Slg. Mario Schatz